

EL GRAN LOGRO DESCUBRIDOR DEL REINADO DE FELIPE II: EL HALLAZGO DEL TORNAVIAJE DE LAS FILIPINAS POR EL PACÍFICO HACIA NUEVA ESPAÑA

Mª Montserrat León Guerrero

A lo largo del presente trabajo pretendemos analizar el primer viaje que se realizó con éxito desde las tierras localizadas al occidente del Océano Pacífico hacia los dominios españoles en la costa americana del mismo. Vamos a ocuparnos básicamente del viaje encargado a Fray Andrés de Urdaneta,[1] además de mencionar los viajes que intentaron con anterioridad atravesar el Pacífico de Oeste a Este y que le sirvieron de precedente, así como las circunstancias que propiciaron la realización de un nuevo intento, que en esta ocasión obtuvo resultados positivos. Para ello tomaremos como base los diarios[2] que escribieron los pilotos del viaje, Esteban Rodríguez y Rodrigo de Espinosa, así como una serie de documentos que ayudan a enmarcan los preparativos de la expedición.[3]

Precedentes del viaje de Urdaneta

El primer intento realizado por la corona castellana por atravesar el Pacífico de Oeste a Este se produjo en diciembre de 1521, durante el viaje de circunnavegación comenzado por el portugués Fernao de Magalhaes y concluido por el vasco Juan Sebastián Elcano. Las naves de Magallanes son las primeras que consiguen alcanzar las islas de la Especiería desde tierras americanas. Mientras la nao Victoria parte el 21 de diciembre de 1521 de Tidor con Elcano, la Trinidad se queda en puerto para repararse, zarpando el día 22 de abril de 1522 para intentar el regreso por el Mar del Sur. Después de tomar contacto con las islas Marianas y subir hasta los 42º Norte tuvo que volver a las Molucas, donde los portugueses se apoderaron del barco y su cargamento.

Es ahora, con la llegada de ambas coronas a la Especiería, aunque por caminos totalmente opuestos, cuando se abre de nuevo la polémica entre lusos y castellanos sobre la soberanía de las tierras descubiertas. Ambas monarquías envían representantes a la ciudad castellana de Vitoria, donde se reúnen para intentar establecer definitivamente la línea de Tordesillas y el antimeridiano. Allí se firma el tratado de Vitoria, el 19 de febrero de 1524, en el que acuerdan la reunión de expertos en Badajoz y Elvas, en los meses de marzo y mayo del mismo año. En esta ocasión, y de nuevo a causa de la falta de conocimientos técnicos, tampoco lograron fijar la localización de las rayas divisorias.

Esta falta de claridad en las delimitaciones de los descubrimientos, hizo que Carlos V organizara una nueva expedición. La segunda armada de la Especiería partió del



puerto de La Coruña, ciudad en la que en pocos años antes se había creado la Casa de la Contratación de la Especiería,[4] el 24 de julio de 1525 al cargo de fray García Jofre de Loaysa y Juan Sebastián Elcano. La relación de esta expedición la efectuó precisamente Andrés de Urdaneta. Tan sólo llegó una de las siete naos a las Molucas, ceca a Tidor, y lo hizo en mal estado. En 1526 y 1527 se organizan dos armadas desde La Coruña para que acudan en su busca y obtener beneficios económicos para la corona, pero ni tan siquiera llegan a atravesar el estrecho de Magallanes.

Tras los intentos fallidos realizados desde la península, en 1526 Carlos V encarga a Hernán Cortés que envíe una expedición al Maluco, con intención de rescatar a los castellanos que pudieran haber sobrevivido en territorio tan inhóspito. Alvaro de Saavedra Cerón, primo de Cortés, zarpa desde Nueva España el 31 de octubre de 1527,[5] llegando a las Molucas en marzo de 1528. La Florida, nave en la que iba Saavedra, zarpa el 14 de julio de 1528 rumbo a Méjico, pero este segundo intento de cruzar el Pacífico de Oeste a Este también fracasó. Deciden realizar un nuevo intento pero tras 5 meses regresan a Tidor donde la mayor parte de los castellanos se rinden ante los portugueses. Parte de los expedicionarios no admiten el dominio portugués y vagan por las islas como aventureros y exploradores que adquiriendo importantes conocimientos del entorno, entre ellos estaba Andrés de Urdaneta futuro descubridor de la "vuelta del poniente". Se produce un nuevo intento en mayo de 1529 pero en esta ocasión tampoco logran atravesar el océano. En noviembre de 1530 los portugueses informan al grupo de aventureros castellanos de los resultados del Tratado de Zaragoza.[6] A pesar de los recelos mostrados por los súbditos de Carlos V los portugueses finalmente les llevan de regreso a España por la vía oriental que ellos utilizaban.

El 1 de noviembre de 1542 parten del puerto de la Navidad seis naves al cargo de Ruy López de Villalobos, con instrucciones concretas del virrey Mendoza en las que, curiosamente, se les ordenaba no tocar en tierras del rey de Portugal. A su llegada a Leyte, a la que denominó Filipina[7], preparan la San Cristóbal para que regrese a Nueva España, partiendo el 26 de agosto de 1543. Trece días después están de regreso a causa de una tempestad. En Tidor aprestan la San Juan para una nueva tentativa, Iñigo Ortiz de Retes zarpa el 16 de mayo de 1545, para navegar ahora por el hemisferio Sur, pero regresaron de nuevo el 3 de octubre tras descubrir en junio una tierra a la que denominaron Nueva Guinea.

Los portugueses reclamaban sus derechos, a lo que Carlos V respondió desde Gante con una provisión fechada el 29 de octubre de 1545 en la que ordenaba que ninguna embarcación fuese a las islas Molucas, sin mencionar para nada las Filipinas, dando instrucciones a Villalobos para que saliera de las islas.

Un nuevo intento

La corona castellana se negaba a renunciar a las inmensas posibilidades económicas que le podían suponer las islas de la especiería, mucho menos desde que se descubrieron importantes yacimientos argentíferos en tierras americanas, lo que facilitaría un lucrativo y rápido comercio directo en el que la plata americana proporcionaría a precios muy bajos los productos asiáticos. El virrey Don Luis de Velasco, apoyado en su iniciativa



por el monarca, intentó romper con la idea, negativa para el comercio, de que no se podía regresar por el Pacífico en dirección Oeste - Este. Con este fin reúne a un grupo de expertos para que le informen y asesoren sobre las posibilidades existentes para lograr el regreso. Entre ellos se encontraba el General de las flotas de Indias, Pedro Menéndez de Avilés, el Capitán Juan Pablo Carrión (que había ido como piloto con Villalobos) y otros pilotos que ya habían visitado las Molucas. Uno de los asistentes a esa reunión fue Andrés de Urdaneta, quien tenía un concepto totalmente distinto al del resto del grupo, ya que no sólo estaba convencido de que el regreso era posible, sino de que además era sencillo. Sus razonamientos "con teorías novísimas, pero tan claras, tan lógicas, tan demostrativas por sí solas de un profundo estudio de los movimientos atmosféricos, que no dudó el virrey en acogerle y en proponer al soberano Don Felipe que una vez más se aparejaran navíos por cuenta de la Hacienda Real, y se les encomendara la investigación práctica según el plan y derrotero trazado".[8]

Una vez tomada la decisión de realizar este nuevo intento, el Consejo de Indias planea organizar el apresto de embarcaciones en alguno de los puertos del virreinato de Nueva España. Felipe II establece claramente que "lo principal que en esta jornada se pretendía era saber la vuelta de las islas de Poniente, pues la ida sabido era que se hacía en breve tiempo".[9] Se hace evidente ahora que el monarca no considera que las Filipinas estén dentro del ámbito portugués, tal y como podemos deducir de la Real Cédula que envía al virrey Velasco ya que ordena que los hombres de la expedición "procuren de traer alguna especiería para hazer el ensaye de ella y se buelban a essa Nueva España… para que se entienda si es cierta la buelta y qué tanto se gastará en ella. Y Daréis por instrucción a la gente que ansí embiáredes que en ninguna manera entren en las islas de los Malucos, porque no se contravenga el asiento que tenemos tomado con el Serenísimo Rey de Portugal, sino en otras yslas que están comarcanas a ellas, así como son las Phelipinas y otras que están fuera del dicho asiento dentro de nuestra demarcación, que diz tiene también especiería".[10]

Aunque el monarca parece tener muy claro que las Filipinas están *dentro de nuestra demarcación,* tanto Velasco como Urdaneta le dan a conocer sus opiniones contrarias respecto al ámbito en que se encuentran las islas. El virrey escribe al monarca de la siguiente manera: "Travajaré quanto sea posible porque se acierte, guardarse ha en la provisión y navegación la orden que V.M. me manda; aunque no se puede ir a las Islas Filipinas sin entrar en lo que toca al empeño, porque no menos están dentro de él que lo de los Malucos, como V.M. lo mandará vre por la relación que va con ésta, la qual se hizo solamente por mí y por Fray Andrés de Urdaneta, que es la persona que más noticia y esperiencia tiene de todas aquellas Islas, y es el mejor y más cierto cosmógrafo que hay en esta Nueva España."[11] En términos más tajantes y directos si cabe se dirige el agustino a Felipe II: "Pues es manifiesto, y está claro, que la Isla Filipina no solamente está dentro de los términos de lo del empeño, empero la punta que sale de la dicha Isla a la parte del Levante está en el meridiano de las Islas del Maluco, y la mayor parte de toda la dicha Isla está más al Poniente del meridiano de Maluco. […] Por lo qual paresce que podría haber algún inconveneinte en mandar V.M. que los dichos navíos e gente fuesen a la dicha Isla Filipina sin mostrar alguna causa legítima o piadosa".[12]



Urdaneta escribió a Felipe II una Memoria en la que podemos distinguir dos apartados. Primeramente aconseja el traslado del puerto de la Navidad, malsano y escaso de materiales, al de Acapulco, mejor localizado y con más posibilidades para potenciar el comercio con la fachada occidental del Pacífico. Veamos brevemente cuáles son sus argumentos:

> Por razón que el puerto de la Navidad, que es en el mar del Poniente de esta Nueva España, el qual está en diez y nueve grados y medio de altura poco más o menos, es tierra mal sana, por lo qual los oficiales y gentes que residen en el dicho puerto muchas veces enferman y mueren algunos, y en toda la redonda del puerto hay muy poquitos indios; y por estar ciento y quinze leguas de esta ciudad y ciento ochenta leguas o más del puerto de la Vera-cruz, parece que converná que el astillero que está en el dicho puerto donde se hacen los navíos para el descubrimiento y navegación de la mar del Poniente se mude a otro puerto más cómodo y sano, […]
>
> El puerto de Acapulco parece que tiene buenas partes para que en él se arme el astillero para hacer navíos y para que en él sea la carga y descarga dellos, por ser uno de los buenos puertos que hay en lo descubierto de las Indias, grande y seguro y muy sano y de buenas aguas y mucha pesquería, de mucha madera para la ligazón de los navíos y tener a cinco, a seis leguas y pocas más mucha madera para tablazón y pinos para masteles y entenas.[13]

A continuación escribe *de la navegación que se ha de hacer* en que traza tres posibles rutas que debía seguir la Armada según el momento en que zarpe. Las tres opciones que plantea son estas:

* si salen en el mes de octubre, o entrado el mes de noviembre, se debe navegar al Oeste "tomando del Sudueste seiscientas leguas hasta ponernos en altura de catorce grados y medio de esta parte del Norte, y dende este punto correr derechamente al Poniente en busca de San Bartholomé, que se hallará desde catorze grados hasta catorce grados y medio de altura"[14]. Desde allí se tomará rumbo al Oeste quarta del Sudeste hasta alcanzar los 13º Norte, siguiendo recto hasta la isla de Botaha (Islas de los Ladrones). Para llegar a las Filipinas se ha de mantener el rumbo Oeste quarta del Sudeste hasta los 11º o algo menos "luego haciendo el camino del Oeste derechamente hasta dar en las mismas Islas".

* Si la salida se realiza entre el 10 de noviembre y el 20 de enero deberán ir al Sudueste, directamente hacia Nueva Guinea hasta llegar a una "altura de veinte y cinco o treinta grados de la parte del Sur de la Equinocial". Desde allí se dirigirían a las Filipinas.

* En caso de no poder zarpar en el mes de enero sería recomendable esperar hasta marzo *o* "más adelante, hasta que tengamos buenos tiempos para poder navegar por la parte del Polo Ártico o Norte, siguiendo la costa de la Nueva España que va cortando hacia el Oeste Norueste" y poner rumbo a las tierras vistas por Juan Rodríguez Cabrillo en la alta California y ver si allí existía algún paso hacia el Atlántico, como se sospechaba. Una vez descubierto tomarían rumbo Sudeste hasta los 35-37º, navegando hacia "las Islas Filipinas sin correr más al Poniente" apuntando de nuevo una escala en la isla de Botaha.



En la misma Memoria Urdaneta, dando muestras de tener siempre presente el fin último del viaje y de los conocimientos obtenidos durante los 11 años que permaneció en las islas, dice proponer estas rutas, especialmente las primeras, para poder encontrar el tiempo más propicio para el viaje de *vuelta* "porque conviene que con los primeros tiempos que pudiéramos partir de allá para acá, nos partamos sin esperar que los tiempos que son francos y buenos para navegar acá se entablen, porque siempre se han hallado cortos por durar poco tiempo, y a esta causa hemos de partir de allá, de manera que cuando entraren los tiempos prósperos nos tomen más acá si pudiéremos de las Islas de los Ladrones, y no que esperemos en los puertos de las Islas Filipinas a los tiempos prósperos que son los vendabales..."[15]

Juan Pablo de Carrión, aunque finalmente no participó en ella, fue nombrado almirante de la Armada. El capitán disentía con Urdaneta respecto a su intención de ir a Nueva Guinea, ya que él tenía intención de ir a Filipinas. Carrión, además de plantear sus intenciones al virrey, convenciendo finalmente al visitador Valderrama como veremos más adelante, envió al monarca español una relación *sobre la navegación que la dicha armada ha de llevar.*[16] En su escrito, el almirante de la Armada habla de lo inhóspita y poco rentable para la corona que puede llegar a ser Nueva Guinea, dando a entender que habla de ello con conocimiento al ser testigo presencial de su descubrimiento. Por el contrario, defiende su planteamiento de dirigirse a las "Filipinas que son islas de amigos con quien se ha tenido trato y amistad además de ser tierra bastidísima y de mucha contratación y rica". Por si los motivos económicos no fueran suficientes Carrión afirma que "son Islas que los portugueses nunca an visto, y están muy a trasmano de su navegación, ni an tenido noticias dellas si no aya sido por alguna figura o carta de marear nuestra. Están en mejor paraxe para la buelta por estar en altura y arrimadas a la vanda del Norte, por donde se a de venir a descubrir la buelta".[17]

Estas dos opiniones se discutieron ampliamente por una reunión de expertos presidida por el virrey Velasco, siendo nuevamente examinadas por el Consejo de Indias antes de establecer lo que sería la Instrucción[18] del viaje. La primera de las cláusulas, establecida por Velasco, indica que se debe respetar lo acordado con Portugal, no llegando a las Molucas. Al fallecer el virrey el 31 de julio de 1564, el resto de las cláusulas fueron establecidas por la Audiencia de Nueva España. El visitador Jerónimo Valderrama se encargó de los últimos detalles de la expedición como cabeza visible de la institución, fijando en la instrucción los rumbos que se debían seguir tanto en el viaje de ida como en el de vuelta. Las naves debían ir preparadas para su defensa si era necesario, pero no con el carácter de armada de guerra, "procurarían adquirir relaciones y noticias de los chinos y japoneses; de comprarles cartas náuticas; de corregir los errores de las nuestras; adelantar los conocimientos geográficos y etnográficos; estudiar el régimen de los vientos y corrientes; escribir derroteros y descripciones; hacer información en que constara si los portugueses habían poblado o no en las Filipinas".[19]

Descubrimiento de la vuelta del Poniente

Hemos visto cómo, una vez que se decide realizar el nuevo intento, el virrey Velasco escribe a Felipe II para exponerle el plan. El monarca ordena enviar dos naos sin vulnerar lo estipulado en la escritura de Zaragoza, dirigiéndose a otras islas que pensaban



también ricas en especiería* 24 sept 1559*.[20] El Rey pide a Urdaneta que forme parte de la expedición, su proyecto era la conquista de Nueva Guinea, descubierta por Ortiz de Retes.

Aunque Velasco ya había enviado una copia de las Instrucciones a Felipe II, como ya hemos mencionado el visitador Valderrama hace cambios de última hora por influencia de Juan Pablo Carrión. En la Instrucción modificó el derrotero, siendo Filipinas el lugar de destino en lugar de Nueva Guinea. A causa de la diversidad de ideas existente entre Carrión y Urdaneta, pensaron que éste no participaría en la expedición si conocía estos cambios.[21] Como no podían prescindir del religioso para el viaje de regreso, decidieron no notificarle las variaciones realizadas en el derrotero de la expedición. Por tanto, se le dio la habitual orden a Legazpi de no abrir las instrucciones hasta que no se encontraran a 100 leguas de la costa, distancia exagerada para lo que era habitual[22] y que sería debida a que de esta manera Urdaneta no tuvieran opción a abandonar el proyecto. En la Instrucción que la Audiencia entrega a Legazpi se ve claramente que el pretexto y finalidad del viaje, además de rescatar a los posibles castellanos que pudieran permanecer en las islas de expediciones anteriores, es “traer a los naturales de aquellas partes al conoscimiento de nuestra Santa Fe Catolica y descubrir la navegación de la vuelta a esta Nueva España para el acrescentamiento de su Patrimonio y Corona Real”.[23]

Tras cinco largos años de preparativos, la expedición partió del puerto de la Navidad el 21 de noviembre de 1564, y estaba compuesta por dos naos, la San Pedro (capitana) y la San Pablo (Almiranta), los pataches San Juan y San Lucas y un bergantín. Unos días después y tal como tenía establecido, Legazpi dio a conocer al religioso que el destino eran las Islas Filipinas. Urdaneta acató las Instrucciones, similares a las de Villalobos, aunque lo hizo a disgusto.

Cinco días después del conocimiento de las instrucciones, el patache San Lucas se separa cada vez más del resto de la flota, por eso Legazpi le ordena Lope Martín, piloto de la pequeña nave, no alejarse más de media legua de la nao Capitana. Sin embargo, con el pretexto de que el patache encapillaba agua a consecuencia de la manera de navegar a que se obligaba la distancia era cada vez mayor y, al anochecer del último día de noviembre el patache distaba más de dos leguas del grueso de la armada. Al alba del siguiente día, el San Lucas se perdía de vista definitivamente. En el mes de agosto de 1565 aparece en el puerto de Navidad. Alonso de Arellano, su capitán, dice haber llegado a Mindanao a finales de enero. Tras buscar al grueso de la expedición sin éxito, decidió regresar a Nueva España.[24] Esto haría del patache la primera embarcación que atravesó el Pacífico Oeste - Este. En realidad, y tal y como indica la Doctora Mª Lourdes Díaz Trechuelo, ello no disminuye la gloria de Urdaneta quien “tenía bien estudiado su derrotero, y lo siguió exactamente, abriendo la ruta que seguirán durante más de dos siglos los galeones de la carrera de Acapulco”.[24]

El 14 de enero de 1565 llegan a una de las islas Marshall, conocemos la existencia de disparidad de criterios que se produjo en este momento por parte los pilotos respecto a la localización, algo habitual en la época. La mayoría de ellos creían estar próximos a las Filipinas, aunque finalmente aceptan el parecer de Urdaneta quien da una latitud de 13ºN. El día 22 avistaron las islas de los Ladrones (Marianas), dándole así la razón. Diez



días después de su salida de Guam, la expedición arriba a la isla de Samar, del archipiélago filipino, repitiendo exactamente en esta parte de la travesía el recorrido de Magallanes. Urdaneta, en compañía del maestre de campo y del capitán Goiti, desembarca para reconocer aquellos parajes en busca de una rada asequible.

Mientras Legazpi va penetrando en Bohol, la pequeña fragata al mando de Urdaneta se dispone a una expedición para reconocer el laberinto de islas. Quería llegar lo antes posible a Cebú donde pensaba que residían algunos españoles reducidos a la esclavitud tras la expedición de Magallanes. Finalmente la Armada llega a Cebú el 27 de abril, donde se aprecia el claro intento evangelizador que movía al religioso. Necesitaban hacerse con la población ya que era un punto clave de la conquista del archipiélago y al ser la base para poder abastecer a la armada de regreso, punto básico del viaje. La conquista de Cebú se produjo en los últimos días de abril. Una vez asegurado Cebú, Legazpi se centra en el objetivo principal del viaje, el regreso. Para ello, y por indicación de Urdaneta, se aprestó la nao San Pedro, a cargo de Felipe de Salcedo, en la que iban tres pilotos y una tripulación de 200 hombres.

Conocemos el viaje de regreso gracias a los diarios que escriben Esteban Rodríguez, Piloto mayor, y Rodrigo Espinosa,[26] "su acompañado". El relato de Esteban Rodríguez quedó inconcluso a causa del fallecimiento del piloto el 27 de septiembre de 1565, aunque su última anotación es del día 14 del mismo mes. Tenemos noticia del viaje en su totalidad, y en ocasiones con mayor lujo de detalles, por la narración de Espinosa. Apreciamos más datos principalmente al principio y final del viaje. Al inicio nos cuenta minuciosamente la navegación entre las islas del archipiélago filipino, permitiéndonos así seguir el intento de la nao por salir a mar libre. En la parte final de su diario vuelve a describir cuidadosamente el recorrido de la nao a partir de la recalada en California y la derrota hasta Acapulco de manera que nos resulta muy sencillo seguir sus pasos. Los datos que aporta Espinosa respecto a las distancias recorridas en el Océano son bastante menores a las reales, sin embargo, Esteban Rodríguez nos da una idea más aproximada. Intentaremos repasar el recorrido del viaje de "la vuelta del Poniente" utilizando los datos de ambas narraciones.

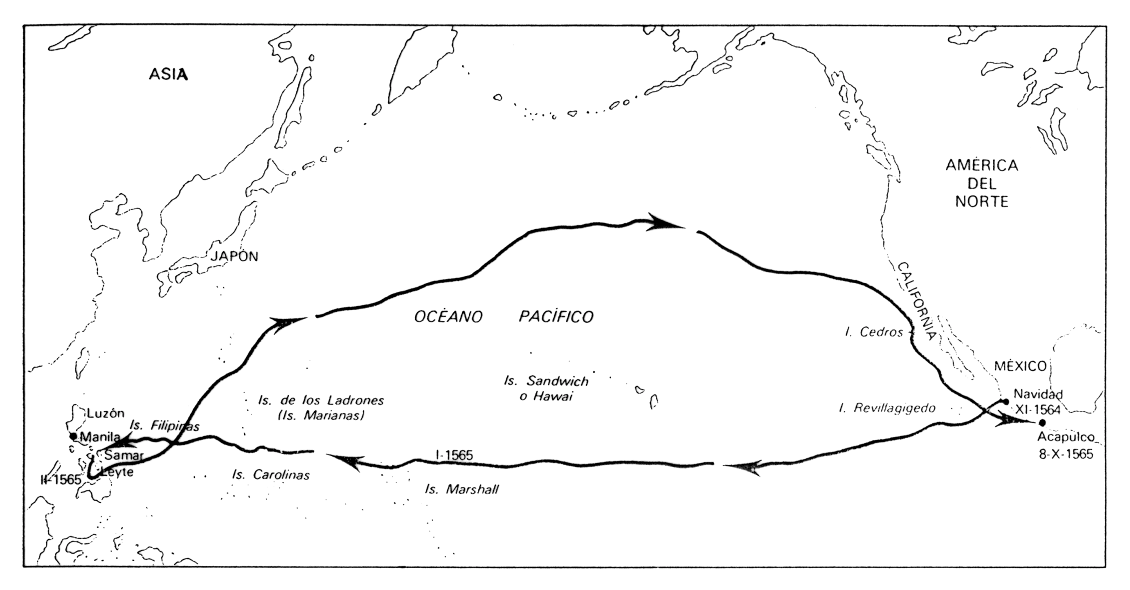
La nao San Pedro zarpó de Cebú el viernes 1 de junio de 1565, siendo su capitán Felipe de Salcedo, nieto de Legazpi. El joven marino cumplía el requisito de ser familiar del encargado de la expedición ya que era una condición establecida en la Instrucción que la Audiencia de Nuevo México le había entregado y donde se especificaba que en caso de que Legazpi falleciera o decidiera quedarse en las islas el viaje de vuelta debía estar a cargo de alguien de confianza. Hasta el domingo día 3 no pudieron superar el paso entre Cebú y la isla de Mactán, poniendo rumbo al Nordeste. A la vista de la isla de Paciján se dirigen hacia el Norte para salir entre las islas de Cebú y Leite, continuando en la misma dirección hasta llegar al estrecho de San Bernardino. Allí una fuerte corriente les arrastró hacia el Sudoeste, llevándoles hasta la costa de la isla del Peñol. Posteriormente intentarán cruzar el estrecho de San Bernardino pero de nuevo la corriente y el viento[27] les llevó hacia la islas de La Ascensión. El día 7, jueves, salen de la isla con viento del Sudoeste, pero la corriente les impidió alcanzar la latitud necesaria para traspasar el estrecho por lo que llegan a la costa de Luzón, la isla de los Volcanes. Tras superar una fuerte tormenta el día 9 ya estaban fuera del archipiélago tomando rumbo Noroeste hasta alcanzar los 24 º N



el día 1 de julio, subiendo hasta los 39º N el 3 de agosto rumbo al Este. Esta fue la altura por la que, buscando la corriente Kuro Shivo[28], cruzaron el Océano.

Como ya hemos apuntado, el día 14 de septiembre fue el último día en que Esteban Rodríguez realizó sus anotaciones y escribió: "Viernes a 14 del dicho [septiembre] anduvimos diez y seis leguas al Leste".[28] El 18 de septiembre vieron la isla de La Deseada,[29] ya en tierras americanas, tras navegar varios días por la noche alguna cuarta más al Sur por miedo a dar en la costa. El mismo día se requirió a los Pilotos y al Contramaestre, Francisco de Astigarribia, para estimar la distancia recorrida desde la isla de Cebú,[30] realizando un cálculo más aproximado el piloto mayor Esteban Rodríguez. Habían llegado a California, tierra totalmente desconocida para ellos a pesar de las referencias proporcionadas por Juan Rodríguez Cabrillo en 1542, por lo que pusieron rumbo al Sur cuarta del Sudeste. La "vuelta del Poniente" se había logrado, ahora tan sólo quedaba regresar a un puerto novohispano. El sábado 22 se encontraban al Norte de la punta del Morro Hermoso. El lunes siguiente pusieron rumbo Sudoeste para doblar la punta de San Lázaro, o Cabo Blanco, donde finaliza California, lográndolo durante la noche del 26 al 27 de septiembre, fecha del fallecimiento de Esteban Rodríguez. Al día siguiente vieron las islas Marías, y el sábado 29 la costa de cabo Corrientes. El día 30 la nave vio retrasada su navegación a causa de las corrientes, veamos las palabras de Espinosa "Domingo 30 del dicho [septiembre], cuando amanesció, vimos la costa arriba dicha [cabo Corrientes] y no conosci la tierra por no haber estado en ella, mas por la figura de mi carta hallé questaba entre el puerto de la Navidad y el cabo de Corrientes, y aquí nos calmó el viento y conosci que iban las aguas al Noroeste".[31] El 1 de octubre amanecen sobre el puerto de la Navidad, habían recorrido "1892 leguas desdel puerto de Zubu". Espinosa pregunta al Capitán, Felipe de Salcedo, "que á donde mandaba que llevase el navio", ordenando que se dirigieran al puerto de Acapulco donde atracaron el 8 de octubre.

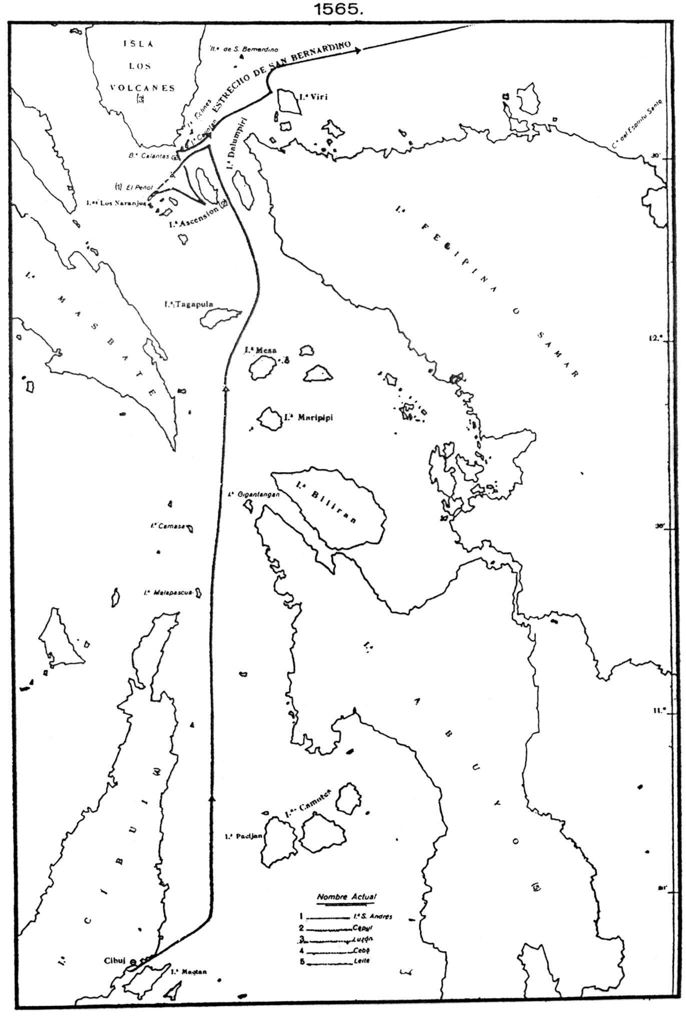
Se había demostrado que era posible realizar la "vuelta de Poniente" como defendía Andrés de Urdaneta. Pero el religioso se equivocó al pensar que sería sencillo ya que a su llegada al puerto de Acapulco, y en palabras de Espinosa, solamente había "diez é ocho hombres que pudiesen trabajar porque los demás estaban enfermos y otros 16 que se nos murieron".

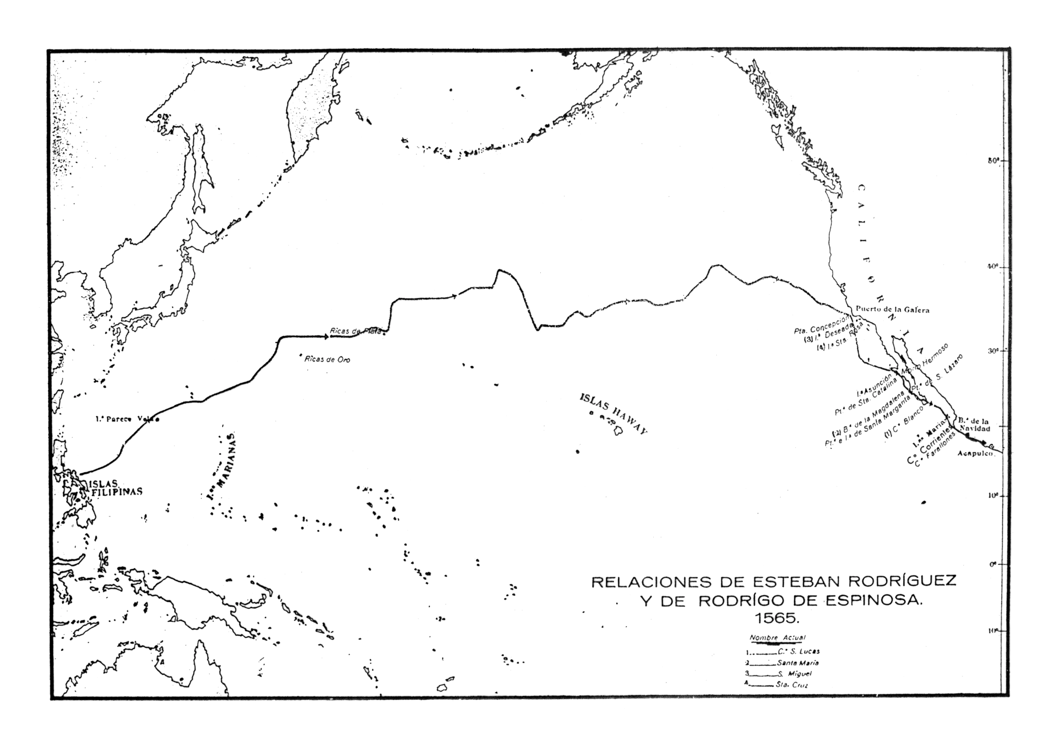


Viaje de Andrés de Urdaneta.



RELACIONES DE ESTEBAN RODRÍGUEZ
Y DE RODRÍGO DE ESPINOSA.
1565.







NOTAS

[1] Se han realizado numerosos estudios sobre la figura de Andrés de Urdaneta y su experiencia en las rutas del Pacífico, podemos mencionar entre otras: F. de UNCILLA Y ARROITALAUREGUI*: Urdaneta y la conquista de Filipinas. Estudio histórico*. San Sebastián, 1907. Mariano CUEVAS: *Monje y marino. La vida y los tiempos de Fray Andrés de Urdaneta*. México, 1943. José de ARTECHE: *Urdaneta. El dominador de los espacios del Océano Pacífico*. Madrid, 1943. Del mismo autor: *Legazpi: Historia de la Conquista de Filipinas*. Zarauz, 1947. Enrique CARDENAS DE LA PEÑA*: Urdaneta y "el tornaviaje"*. *México*, 1965. Cesáreo FERNÁNDEZ DURO*: Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Madrid, 1972, tomo II, pp. 231-349.

[2] *Colección de Diarios y Relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, Tomo V: Esteban Rodríguez, 1464-1465; Miguel López de Legazpi, 1564-1565; Esteban Rodríguez y Rodrigo de Espinosa, 1565. Instituto Histórico de Marina. Madrid, 1947.

[3] Estos documentos se encuentran en su mayoría en el AGI, en Sevilla. Hemos utilizado, entre otras, las transcripciones que aparecen en la *Colección de Diarios*… [2], y en la obra editada por Patricio HIDALGO NUCHERA: *Los primeros de Filipinas. Crónicas de la Conquista del Archipiélago*. En *Biblioteca de Viajeros Hispánicos*, nº 14, Madrid, 1995, así como los dos tomos dedicados a Filipinas en la *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar* (en adelante CoDoIn*)*, Segunda serie. Madrid, 1886-1932. Tomos II y III.

[4] Carlos V decidió descentralizar en parte el comercio con las nuevas tierras, creando en 1522 una Casa de la Contratación en La Coruña, independiente y complementaria al mismo tiempo de la institución sevillana, encargándole las competencias de todo aquello relacionado con la Especiería.

[5] En Instrucción de 28 de mayo de 1527 se le encarga la conquista de la fortaleza que los portugueses habían levantado en Ternate, y que realizara un asentamiento en un lugar propicio a la contratación de especias, llevando plantas para que se aclimatasen al territorio novohispano.

[6] A pesar de no estar claro a quién le correspondía la soberanía sobre la especiería, Juan III de Portugal ofreció a Carlos V una elevada cantidad por sus posibles derechos en un momento en que el emperador estaba pasando momentos difíciles en Italia. Así, finalmente, y a pesar de la oposición de las Cortes, el 22 de abril de 1529 se firma en Zaragoza el "empeño" de las Molucas. El acuerdo consistía en que a cambio de 350. 000 ducados de oro, Portugal demarcaba los límites de su territoro con una línea situada a 17º al Este de las Molucas, meridiano en que se encontraban las islas de los Ladrones. Concretando aún más, que la línea debía trazarse a 297 leguas y media al Este de las Molucas. Eso sí, fue un acuerdo puntual, ya que no se aseguraba si las islas pertenecía, según el tratado de Tordesillas a una de las dos coronas.

Sobre el Tratado de Zaragoza y el establecimiento del antimeridiano existen numerosos estudios de historiadores como Mariano CUESTA, Leoncio CABRERO, Mª Lourdes DÍAZ-TRECHUELO,… Algunos de ellos aparecen recogidos en las actas de *El tratado de Tordesillas y su proyección*. Valladolid, 1973, así como en los tomos II y III de *El Tratado de Tordesillas y su época*. Valladolid, 1995.

[7] La denominación se extendió al resto de las islas, pasando a llamarse Filipinas en lugar de San Lázaro, cono las bautizó Magallanes.

[8] Cesáreo FERNÁNDEZ DURO [1], p. 232.

[9] A.G.I., Patronato 23, Ramo 12, fol. 5. Real Cédula de Felipe II al virrey de Nueva España, Don Luis de Velasco. Valladolid, 24 de septiembre de 1559.

[10] Ibídem.

[11] AGI, Patronato 23, Ramo 12. Carta del virrey Velasco al rey Felipe II. México, 28 de mayo de 1560.

[12] AGI, Patronato 23, ramo 12. Parecer de Urdaneta que acompaña a la carta datada en México a 28 de mayo de 1560.

[13] AGI. Patronato 23, ramo 15. Memoria que Urdaneta escribe a Felipe II informándole de los derroteros que se debían seguir en su ruta hacia poniente según la época y que se conoce como *Derrotero muy*



especial hecho por fray Andrés de Urdaneta, de la navegación que había de hacer desde el puerto de Acapulco para las Islas de Poniente. 1561.

14 Ibídem.

15 Ibídem

16 Relación que el capitán Juan Pablo de Carrión, almirante de la armada que va a las islas del Poniente, hace al rey Don Felipe sobre la navegación que la dicha armada va a llevar. En CoDoIn II [3], doc. 23, ¿septiembre 1564?

17 Ibídem

18 AGI. Patronato 23, Ramo 12. Instrucciones entregadas a Legazpi por la Audiencia de México. México, 1 de septiembre de 1564. CoDoIn, 2ª serie, pp. 145 a 200.

19 Cesáreo FERNÁNDEZ DURO [1] p. 234.

20 Vid nota nº 9

21 Esta idea ya la planteaba Carrión en la Relación [16] que envió a Felipe II: "*Porque el Padre Fray Andrés ha dicho resolutamente que no se embarcará si el armada va donde yo digo*".

22 El ordenar que las instrucciones no se abrieran hasta encontrarse en mar abierto era algo común, podemos ver un ejemplo en la Armada de Barlovento. Vid J. VARELA MARCOS*: Las Salinas de Araya y la Armada de Barlovento*. Venezuela, 1980.

23 Instrucción..[17]

24 AGI. Patronato 23, Ramo 17. Relación de Alonso de Arellano.

25 Mª Lourdes DIAZ TRECHUELO LÓPEZ-ESPINOSA: *Las expediciones al área de la especiería*. En *Historia General de España y América*, Ediciones Rialp, tomo VII , p. 353. Madrid, 1982.

26 En estas relaciones a veces es nombrado Rodrigo de la Isla, incluso Rodrigo de la Isla Espinosa.

27 Probablemente se trate de viento Nordeste pero los diarios no coinciden en ello. Rodrigo de Espinosa dice que era del Norte y Esteban Rodríguez que del Este.

28 La corriente de Kuro Shivo arranca de las costas japonesas y va a parar a las californianas.

29 Derrotero de Esteban Rodríguez, 1 de junio de 1565 a 14 de septiembre de 1565. Transcrito en *Colección de Diarios*[2], p. 119.

30 El documento que recoge los cálculos de la distancia recorrida aparece transcrito en *la Colección de Diarios* [2], en su doc. nº 7, pp. 172-174. Los cálculos son los siguientes: Esteban Rodríguez - 1740 leguas, coincidiendo Rodrigo de Espinosa y Francisco de Astigarribia en 1650 leguas.

31 Derrotero de Rodrigo de Espinosa, 1 de junio de 1565 al 8 de octubre de 1565. Transcrito *en Colección de Diarios* [2], pp. 121-135.